VIA Rail Canada

Aperçu du Plan d'entreprise 2012 – 2016

et

Budgets d'exploitation et d'immobilisations 2012

Le 2 mai 2013

TABLE DES MATIÈRES

				Page
	SOMMAIRE			iv
1.	**MANDAT**			1
2.	**PROFIL CORPORATIF**			1
	2.1	Contexte		1
	2.2	Réseau de services ferroviaires de VIA		1
	2.3	Infrastructure ferroviaire de VIA		2
	2.4	Gare et installations d'entretien		3
	2.5	Structure organisationnelle de VIA		3
	2.6	Plan de gestion de VIA		4
	2.7	Initiatives relatives à l'efficacité de l'exploitation		4
	2.8	Vision de VIA relative aux services ferroviaires voyageurs au Canada		6
	2.9	Rendement financier passé de VIA		6
3.	**EXERCICE EN COURS (2011)**			6
	3.1	Performance d'exploitation en 2011		6
	3.2	Dépenses en immobilisations en 2011		8
	3.3	Contexte commercial		8
4.	**APERÇU DU BUDGET D'EXPLOITATION 2012-2016**			8
	4.1	Produits		9
	4.2	Environnement concurrentiel - corridor MOT de VIA		9
	4.3	Charges		10
		4.3.1	Cotisations de retraite	10
		4.3.2	Carburant	11
		4.3.3	Frais au titre de l'Accord de service des trains	11
5	**NOUVEAU MODÈLE D'EXPLOITATION MONTRÉAL - OTTAWA - TORONTO**			11
6.	**FINANCEMENT D'IMMOBILISATION ENTRE 2012 ET 2016**			12
	6.1	Budget d'immobilisations		12
	6.2	Équipement		12
		6.2.1	Remise à neuf de 53 locomotives F-40	12

		6.2.2	Remise à neuf de 98 voitures LRC	13
		6.2.3	Modernisation des voitures Transcontinental en acier inoxydable (HEP 1) – Phase I	13
		6.2.4	Voitures Renaissance – Améliorations liées à l'accessibilité et autres modifications	14
		6.2.5	Autorails	14
	6.3	Infrastructure		15
		6.3.1	Montréal – Ottawa – Toronto	15
		6.3.2	Ottawa – Brockville	15
		6.3.3	Brockville – Toronto	15
		6.3.4	Toronto – London (voie principale Guelph-North)	16
		6.3.5	Pont Whirlpool à Niagara Falls	16
7.	**DÉFIS**			16
	7.1	Déficit en financement d'exploitation 2012-2016		16
	7.2	Déficit en financement d'immobilisation 2012-2016		17
	7.3	Produits voyageurs		17
	7.4	Cotisations aux régimes de retraite		17
	7.5	Fluctuations du prix du carburant		18
	7.6	Projets de remise à neuf du matériel roulant		18
	7.7	Projets d'infrastructure		19
	7.8	Rémunération, salaires et relève		19
8.	**RÉDUCTIONS DES COÛTS**			19
	8.1	Initiatives visant à réduire le déficit d'exploitation		19
	8.2	Autres initiatives d'exploitation		20
	8.3	Avantages découlant des investissements en immobilisations – Infrastructure		20
	8.4	Exploitation, retraite et immobilisations		20
	TABLEAUX FINANCIERS			

SOMMAIRE

Contexte

VIA Rail Canada exploite le réseau ferroviaire de passagers national au nom du Gouvernement du Canada. Les objectifs de la société sont de fournir et de gérer un service ferroviaire de passagers à la fois sûr, efficace et fiable au Canada. Les plans et le financement de VIA sont approuvés par le Conseil du Trésor du Canada, par l'entremise du plan d'entreprise annuel de VIA.

Performance d'exploitation en 2011

Comparativement aux années 2009 et 2010, VIA a connu une augmentation des produits. En 2011, les produits voyageurs de la Société étaient de 265,4 millions de dollars, représentant une croissance de 7,2 millions de dollars par rapport à l'année précédente. En 2011, en plus des produits voyageurs, VIA a généré 17,4 millions de dollars en produits autres. La croissance des produits voyageurs repose majoritairement sur les rendements supérieurs et les volumes de voyageurs des services ferroviaires du Corridor et du service transcontinental de l'Ouest de VIA.

En 2011, le total des charges d'exploitation s'élevait à 543,7 millions de dollars, incluant les coûts liés aux retraites de 44 millions de dollars. En 2011, les charges d'exploitation ont connu une hausse de 7,8 millions de dollars comparativement à l'année 2010 en raison des coûts plus élevés de retraite.

Exigences d'exploitation du Plan de 2012-2016

VIA a relevé des améliorations de l'efficacité et des modifications du service ferroviaire, ce qui entraîne des économies quant au niveau de financement d'exploitation de référence de 2011-2012. À la suite de ces initiatives, et conformément au budget 2012, les niveaux de financement de la Société seront diminués de : 6,5 millions de dollars en 2012/2013, 15,1 millions de dollars en 2013/2014 et 19,6 millions de dollars en 2014/2015 et pour les années suivantes.

VIA a élaboré une nouvelle stratégie d'exploitation qui permettra d'améliorer les produits et de réduire le déficit d'exploitation de la Société. Cette stratégie permettra d'accroître la fréquence des trains et d'optimiser leur horaire dans le trajet Québec, Montréal, Ottawa et Toronto. Elle sera rendue possible grâce à un investissement en immobilisations de 923 millions de dollars du gouvernement du Canada. VIA a déjà mis en œuvre certains éléments de ce projet, qui se sont révélés viables en regard de l'exploitation. Elle prévoit mettre en œuvre la prochaine phase de son plan au printemps 2013.

Dépenses en immobilisations en 2011

Le gouvernement a annoncé précédemment deux allocations de financement distinctes pour VIA. Celles-ci totalisent 923 millions de dollars, dont 903 millions de dollars pour les projets en immobilisation et 20 millions de dollars de financement d'exploitation pour les révisions du

matériel roulant et les remises en état importantes. La première allocation de 516 millions de dollars a été effectuée en 2007 et était destinée à couvrir les projets s'échelonnant de 2007 à 2011. La deuxième allocation de 407 millions de dollars, qui se composait de financement provenant du Plan d'action économique, a été soumise en 2009 pour une période de trois ans, se terminant en mars 2012. Le financement d'immobilisations vise à moderniser le matériel roulant de VIA, à rénover les gares et à améliorer l'infrastructure du Corridor Québec-Windsor afin de permettre à VIA d'augmenter la fréquence des trains, de réduire les temps de déplacement et d'améliorer la fiabilité.

En 2011, VIA prévoit des dépenses en immobilisation de 237 millions de dollars, dont 69,6 millions de dollars consacrés à des projets de matériel roulant, 128,2 millions de dollars pour des projets d'infrastructure et 39,3 millions de dollars pour d'autres projets. Le reste de l'affectation en immobilisations prévue aux budgets de 2007 et de 2012 est déjà entièrement répartie et sera entièrement dépensée en 2014/2015.

Besoins en financement d'immobilisation du Plan 2012-2016

Les dépenses en immobilisation prévues par VIA dans la période du Plan de 2012-2016 s'élèvent à 555 millions de dollars. Les 407 millions de dollars comptés dans le budget de 2009 en vertu du Plan d'action économique du Canada ont été dépensés avant l'échéance du 31 mars 2012. Une partie des 516 millions de dollars prévus au budget de 2007, avec les 60 millions de dollars prévus au budget de 2012, seront appliqués à l'engagement de 219,3 millions de dollars en projets d'immobilisation de VIA en 2012.

VIA, en collaboration avec Transports Canada, procède à l'examen d'options pour définir la source de financement pour les besoins en immobilisations après 2012-2013.

Risques importants et stratégies d'atténuation

Le tableau suivant présente un sommaire de certains des risques les plus importants au cours de la période du plan. La section 7 de ce Plan présente une évaluation complète des risques ainsi qu'une liste des mesures d'atténuation.

- **VIA devra faire face à un déficit en financement d'exploitation de 322,4 millions de dollars entre 2013 et 2016.** Un certain nombre d'initiatives de productivité sont en cours de mise en œuvre afin de réduire les exigences de financement d'exploitation de VIA. Les propositions de la Société comprises dans le budget 2012 ont été approuvées, et VIA examine aussi d'autres options ayant pour but de réduire davantage les frais d'exploitation.

- **VIA a besoin de financement d'immobilisation au cours de l'exercice financier couvert par ce Plan d'entreprise.** Ce financement d'immobilisation est nécessaire pour respecter les lois et les règlements existants sur la santé et la sécurité et pour améliorer la fiabilité et l'efficacité du réseau. Le budget 2012 a fourni à VIA un financement d'immobilisation adéquat pour veiller à ce que le réseau ferroviaire soit sécuritaire et fiable en 2012/2013. Comme indiqué, VIA examine des options avec Transports Canada

pour trouver une solution à long terme visant à combler ses exigences en matière de financement d'immobilisation.

- **La croissance des voyageurs et l'augmentation des tarifs moyennant 3 % pourraient ne pas être atteintes en raison des mauvaises conditions du marché.** De nouveaux produits pourraient ne pas être réalisés comme prévu par suite des retards dans l'instauration de nouvelles fréquences des trains. Un changement de 1 % de la croissance du volume entraînera un changement d'environ 3 millions de dollars sous forme de produits. Si les hypothèses à l'égard du volume des voyageurs et de la croissance du tarif ne se concrétisent pas, VIA reverra ses horaires de train, la disponibilité des sièges et les offres tarifaires pour veiller à ce que la croissance des produits nets de son Plan soit atteinte.

- **Les coûts du carburant pourraient fluctuer pendant la période visée par le Plan en raison des variations au prix du pétrole brut.** Le carburant est un élément important de la structure des coûts de VIA. VIA utilise des instruments financiers pour atténuer les fluctuations du prix du carburant. Pour l'année 2012, VIA a couvert 80 % de ses exigences en carburant. Les coûts de VIA changeraient par 0,42 million de dollars pour chaque changement de 5 $ du prix du pétrole brut de West Texas Intermediate.

- **Des retards dans les projets du matériel roulant et d'infrastructure pourraient compromettre la capacité de VIA à réaliser les améliorations en matière de produits qui ont été incorporées dans ce Plan d'entreprise.** VIA suit activement les projets visant à atténuer des éventuels retards et d'autres risques liés à l'achèvement des projets du matériel roulant et d'infrastructure. En ce moment, les projets de remise à neuf des voitures LRC (Légères, Rapides, Confortables) et des autorails font l'objet d'une réévaluation en raison de l'incapacité de l'entrepreneur à remplir ses obligations contractuelles, de la faillite de l'entreprise consécutive ainsi que de la mise sous séquestre de cette dernière à la fin du mois d'avril 2012. VIA cherche activement des solutions pour réduire les risques liés à l'achèvement des LRC et des autorails et aux autres programmes de remise à neuf.

VIA travaillera de concert avec Transports Canada pour élaborer une solution à long terme au déficit d'exploitation de la VIA.

De plus, pour s'assurer que VIA dispose du financement d'immobilisations requis pour remplir son mandat, la Société travaillera de concert avec Transports Canada afin d'élaborer un plan d'immobilisations à long terme permettant de soutenir le réseau de services ferroviaires de VIA au-delà de 2012-2013.

1. MANDAT

VIA Rail Canada exploite un service ferroviaire de passagers, offrant le transport voyageurs intervilles, ainsi les services ferroviaires régionaux et en régions éloignées. La société vise à offrir un service ferroviaire de passager sûr, efficace et fiable au Canada. VIA a le mandat d'exploiter son réseau grâce au financement correspondant par l'entremise de l'approbation de son plan d'entreprise annuel.

2. PROFIL CORPORATIF

2.1 Contexte

VIA a vu le jour en 1977, comme filiale des Chemins de fer nationaux du Canada (CN). VIA est devenue une société de la Couronne en 1978, puis a été incorporée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. VIA n'a pas sa propre loi habilitante. VIA est une société de la Couronne de l'annexe III, section I, tributaire d'affectations budgétaires et n'est pas mandataire de Sa Majesté.

À la création de VIA, le matériel roulant nécessaire pour exploiter le service ferroviaire de passagers a été acquis du CN et du CP. Cependant, l'infrastructure ferroviaire appartient toujours au CN et au CP. VIA paie pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire qui ne lui appartient pas (93 % des trains-milles parcourus).

2.2 Réseau de services ferroviaires de VIA

VIA exploite trois types de services distincts : des services intervilles dans le Corridor Québec – Windsor, des services transcontinentaux entre Toronto et Vancouver et entre Montréal et Halifax, ainsi que des services régionaux et dans les régions éloignées désignées par le gouvernement, où les autres moyens de transport sont limités.

VIA a élaboré des objectifs stratégiques concernant chacune des trois catégories de services ferroviaires. Les marchés existants pour chacun des services ferroviaires, leur rendement financier et leur potentiel sont les facteurs qui ont été considérés au moment d'élaborer les objectifs résumés ci-dessous :

1. *Corridor :* Le marché pour les services ferroviaires du Corridor est présent tout le long de l'année, et est le plus viable financièrement parmi tous les services de VIA. Pour la durée du Plan, VIA se concentrera sur l'amélioration du rendement financier des trains du Corridor, de diverses façons, y compris l'amélioration des stratégies de gestion des produits et de tarification, l'examen continu des coûts d'exploitation et l'augmentation du nombre de trains dans les principaux marchés pour atteindre ses objectifs de récupération des coûts. De plus, VIA rationalisera les services dans le Sud-Ouest de l'Ontario afin de réduire le chevauchement avec les services de transport en commun et de faire correspondre la capacité disponible à la demande du marché.

2. *Transcontinental* : Les marchés des deux services longs parcours de VIA, *le Canadien* et *l'Océan*, sont très saisonniers. *Le Canadien* attire le marché des voyages touristiques lors

de la saison de pointe, à savoir de mai à octobre. Hors-saison, la demande n'est pas suffisante pour justifier la fréquence des trains actuelle d'un point de vue commercial. C'est également vrai dans le cas de *l'Océan*, dont la récupération des coûts est faible même durant la saison de pointe, et est en déclin continu en raison de la concurrence du voyage routier et aérien. Dans le cadre des initiatives d'efficacité de VIA visant à mieux harmoniser la capacité à la demande du marché saisonnier, VIA réduira le service de l'*Océan* de six à trois fréquences par semaine pendant l'année et le service du *Canadien* de trois à deux fréquences par semaine durant la période hors pointe.

3. *Services régionaux et en régions éloignées :* Le rendement financier de services ferroviaires régionaux et en régions éloignés de VIA, qui est déjà le plus bas de tous les services de la Société, devrait diminuer durant la période couverte par le Plan, car les produits voyageurs demeurent relativement constants et les coûts d'exploitation augmentent avec l'inflation. VIA examine ces services afin de poursuivre sa recherche de partenariats potentiels avec des intérêts locaux pour optimiser les fréquences et minimiser la croissance des coûts. Au début du mois d'avril 2011, VIA a cessé d'offrir des services ferroviaires entre Victoria et Courtenay, sur l'île de Vancouver en raison de la détérioration de l'infrastructure ferroviaire. Le propriétaire de l'infrastructure a informé VIA que des améliorations importantes relatives à l'infrastructure seront requises avant la reprise des transports ferroviaires de voyageurs. Récemment, les gouvernements fédéral et provincial ont fourni du financement afin de remettre à neuf l'infrastructure. Le propriétaire de cette dernière cherche à obtenir le financement supplémentaire nécessaire pour entreprendre ce projet.

2.3 Infrastructure ferroviaire de VIA

VIA a signé des ententes de services ferroviaires (ESF) avec les sociétés ferroviaires de marchandise de classe 1 et de courte ligne pour gérer son accès à l'infrastructure ferroviaire. En février 2009, VIA a signé une ESF de dix ans avec le CN.

Voici la répartition selon les propriétaires de l'infrastructure utilisée par VIA :

VIA	2 % des voies ferrées / 7 % des trains-milles de VIA
Canadien National	79 % des voies ferrées / 81 % des trains-milles de VIA
Canadien Pacifique	4 % des voies ferrées / 3 % des trains-milles de VIA
Hudson Bay Railway	8 % des voies ferrées / 3 % des trains-milles de VIA
Autres chemins de fer secondaires	7 % des voies ferrées / 6 % des trains-milles de VIA

Comme ce tableau le démontre, environ 15 % de l'infrastructure ferroviaire utilisée par VIA appartient aux exploitants de chemins de fer de courte ligne. Ceux-ci n'ont pas toujours la capacité financière pour effectuer des investissements adéquats dans leur infrastructure ferroviaire pour permettre à VIA de maintenir la vitesse des trains de passagers. Cela fait en sorte que, depuis quelques années, certains des services ferroviaires régionaux de VIA sont beaucoup moins ponctuels qu'avant.

En ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure du CN, la croissance de la circulation des trains de transport de marchandise sur l'infrastructure de classe 1, ainsi que l'augmentation de la longueur des trains ont érodé la capacité des voies au fil des ans et nuisent à la ponctualité des services de Corridor et des services transcontinentaux de VIA. Ailleurs, CN a réduit l'entretien des lignes qui ont connu une diminution considérable de la circulation des trains de transport de marchandise. Ces mesures ont entraîné une augmentation importante de l'horaire des trains de passager, ce qui nuit au pouvoir concurrentiel de VIA. VIA a dû faire l'acquisition de parties de voie nécessaires pour maintenir ses opérations; il pourrait être nécessaire pour elle de procéder à d'autres acquisitions à l'avenir.

2.4 Gare et installations d'entretien

L'entretien du matériel roulant de VIA est effectué dans des installations situées à Vancouver, à Winnipeg, à Toronto et à Montréal. Ces installations effectuent l'entretien régulier, y compris les inspections, l'entretien courant et le nettoyage, ainsi que les activités d'entretien important et les rénovations. En plus, les activités d'entretien courant des trains, dont l'entretien léger et le nettoyage, sont également effectuées à Halifax, à Windsor, à Québec et à Ottawa, ainsi qu'à d'autres ateliers secondaires dans tout le pays.

VIA possède la plupart des gares de son réseau, sauf les deux plus importantes gares, à Toronto et à Montréal, qui sont louées de la ville de Toronto et du CN, respectivement. Dans la plupart des cas, l'entretien quotidien et à long terme de ces bâtiments incombe à VIA. Dans le cadre de son programme d'investissement de 923 millions de dollars, VIA a prévu 99,3 millions de dollars d'investissement dans les gares entre 2007 et 2016. Grâce à ces investissements, VIA a construit de nouvelles gares et en a réparé d'autres qui en avaient grandement besoin dans tout le Canada.

L'infrastructure de VIA comporte également deux bureaux de vente par téléphone (Montréal et Moncton) et six centres de ravitaillement au Canada, qui offrent de la nourriture, des boissons et des provisions pour les trains.

2.5 Structure organisationnelle de VIA

VIA est gouvernée par un conseil d'administration indépendant. Le président et chef de la direction de VIA et les membres du conseil d'administration sont nommés par le gouverneur en conseil, selon les recommandations du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il y a actuellement quatre postes vacants au sein du conseil, si le ministre du Transport décide de nommer le nombre maximal de directeurs. Le mandat du président du conseil actuel vient à échéance le 8 décembre 2014.

Le conseil d'administration de VIA est responsable de superviser la direction stratégique et la gestion de la Société et de rapporter les activités de VIA au Parlement. La société et son conseil d'administration se sont engagés à appliquer les principes et les pratiques exemplaires de bonne gouvernance. Tous les membres du conseil doivent signer un code d'éthique reflétant l'esprit et l'intention de la Loi fédérale sur la responsabilité, qui établit les normes de transparence et d'obligation de rendre des comptes, des cadres et des directeurs des sociétés de la Couronne.

Le conseil de direction a mis sur pied cinq comités pour l'assister dans ses fonctions de supervision. Les comités du conseil de direction sont les suivants : le Comité des vérifications, risques et finances; le comité des ressources humaines; le comité des placements; le comité de gouvernance d'entreprise; et le comité d'immobilier, de l'environnement et des principales immobilisations.

La réorganisation de décembre 2011 des responsabilités de la haute direction visait principalement l'amélioration de l'intégration des fonctions et a réitéré la décentralisation des équipes d'exploitation de VIA. Depuis le mois de décembre 2011, VIA a six fonctionnaires en chef qui relèvent directement du chef de la direction et qui sont nommés par un comité spécial du conseil de direction.

2.6 Plan de gestion de VIA

Le plan de gestion de VIA concrétise la vision, la mission et les principes directeurs de l'entreprise, qui constituent un cadre de comportement de la société et assurent que tous les employés comprennent la mission et les objectifs d'entreprise de VIA. Les indicateurs de performance clés sont liés aux objectifs de rendement et sont essentiels au suivi du rendement de VIA par activité et par région.

Les six indicateurs de performance clés :

1. Produits totaux par employé
2. Assiduité des employés au travail
3. Produits voyageurs par siège-mille disponible
4. Coûts directs par siège-mille disponible
5. Ponctualité
6. Incidents ferroviaires par million de trains-milles

Ces indicateurs sont surveillés, et les résultats sont publiés tous les mois dans l'intranet de VIA et partagés avec le conseil de direction et tous les employés de VIA.

2.7 Initiatives relatives à l'efficacité de l'exploitation

VIA a dégagé des optimisations permettant de réaliser des économies relatives à son niveau de financement d'exploitation de référence de 2011-2012. À la suite de ces initiatives, les niveaux de financement de la Société seront diminués de : 6,5 millions de dollars en 2012-2013, 15,1 millions de dollars en 2013-2014 et 19,6 millions de dollars en 2014-2015 et pour les années suivantes.

Les propositions de VIA se divisent en deux grandes catégories : des améliorations et des optimisations, qui permettront de réaliser des économies annuelles de 8,8 millions de dollars en 2014/2015, et des réductions de services qui permettront de réaliser des économies de 10,8 millions de dollars en 2014/2015. Des détails supplémentaires sur les propositions de VIA sont fournis ci-dessous.

Initiatives visant à améliorer l'efficacité

- Actuellement, VIA applique plus de 35 projets d'amélioration des processus, dans le but d'éliminer les processus d'affaires qui n'ajoutent aucune valeur pour les clients. Les initiatives comprennent des mesures pour rationaliser les horaires de travail des employés, améliorer l'utilisation du matériel roulant, optimiser les processus d'entretien et améliorer la performance du chauffage, de la ventilation et des systèmes de climatisation de VIA.
- En 2012 et 2013, VIA introduira de nouveaux systèmes informatiques afin d'automatiser les processus et réduire les coûts. En particulier, VIA introduira le système de billetterie électronique, éliminant la nécessité de billets imprimés et mettant en œuvre un système de facturation électronique.
- VIA installera des nouveaux systèmes et de nouvelles procédures pour réduire l'absentéisme et améliorer la présence des employés, qui réduiraient les coûts liés à l'effectif et au temps supplémentaire.

VIA estime que les optimisations décrites ci-dessus sont réalisables, étant donné qu'elles sont contrôlées par VIA et ne dépendent d'aucun facteur externe pour la mise en œuvre. De plus, l'effet sur les effectifs de VIA de la réduction du personnel sera atténué par le fait que VIA profitera le plus possible de la réduction naturelle des effectifs. De plus, de nouvelles occasions d'emploi seront générées par l'ajout de trains dans le Corridor dans le cadre du programme d'immobilisations à moyen terme.

Initiatives de réduction du service ferroviaire

- VIA optimisera ses services dans le Sud-Ouest de l'Ontario (SOO) qui correspondent parfaitement aux services ferroviaires de banlieue et annoncera la connectivité avec le réseau GO Transit desservant les marchés Kitchener-Waterloo et Niagara Falls.
- Le nombre de fréquences exploitant la liaison Toronto et Vancouver sera réduit de trois à deux fréquences par semaine lors de la période hors pointe (entre novembre et avril). Les volumes de voyageurs et les revenus relatifs à ce service ferroviaire varient largement en fonction de la saison. Cette réduction de service atténuera le faible rendement du service ferroviaire durant la période hors pointe tout en maintenant un accès aux communautés dépendantes.
- VIA exploite six fréquences ferroviaires entre Halifax et Montréal, et réduira le service à trois fréquences par semaine tout le long de l'année. Ce changement permettra de mieux aligner les services à la région présentant une demande et de mieux ajuster le nombre de fréquences ferroviaires entre Montréal et Halifax aux autres services de longs parcours et régionaux de VIA. L'initiative permettra à VIA d'optimiser le déploiement du matériel roulant et d'optimiser l'utilisation de l'actif tout en maintenant un service toute l'année aux communautés. Toutes les communautés ont accès aux autoroutes et certains grands centres ont un aéroport. VIA travaille en collaboration avec des entreprises d'autobus pour harmoniser les horaires afin de préserver et d'améliorer les transferts intermodaux à ces communautés.

VIA estime que le fait d'optimiser le système de transport, de supprimer les services redondants (GO Transit offre plus de choix de départ que VIA) et d'offrir de meilleures connexions ferroviaires fera la promotion d'un meilleur **réseau de transport intermodal** dans le Corridor.

En ce qui a trait à la réduction des fréquences des services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest de VIA où les services seront alignés à la demande du marché (et où d'autres choix de transport sont offerts), VIA cherchera à atténuer l'effet des pertes d'emploi en offrant un maximum d'autres occasions d'emploi aux personnes touchées et en gérant la réduction naturelle des effectifs le plus stratégiquement possible.

2.8 Rendement financier antérieur de VIA

Face à ces réductions de financement, VIA a réagi proactivement en accroissant ses produits et en contrôlant ses dépenses. La récupération des coûts, qui mesure le rapport produits-coûts, s'est améliorée de 74 %, passant de 29 ¢ par voyageur-mille en 1990 à 52 ¢ en 2011. Au cours de la même période, VIA a doublé ses produits, absorbé l'inflation et maintenu ses dépenses au niveau de 1990 (à l'exception des cotisations de retraites). En même temps, VIA a constamment amélioré la qualité de son service ferroviaire de passagers; en 2010, 44 % des voyageurs indiquaient que VIA avait dépassé leurs attentes et un autre 53 % indiquait que VIA avait comblé ses attentes.

2.9 Fonds de renouvellement des actifs (FRA)

Établi en 1999, le FRA est un instrument qui permet de distinguer et de retenir les produits générés de la vente de biens excédentaires. Le FRA consiste en des éléments d'actif financiers gérés par des gestionnaires de biens professionnels selon une politique d'investissement approuvée par le conseil d'administration de VIA. Des vérificateurs externes examinent le FRA annuellement. VIA doit obtenir l'approbation du ministre des Transports et du président du Conseil du Trésor avant de pouvoir accéder aux fonds du FRA.

VIA a demandé l'approbation, le plus récemment en janvier 2012, et une fois de plus en mars 2012, de retirer des fonds du FRA comme source supplémentaire de financement d'immobilisation pour l'acquisition intégrale de la section de 11,3 kilomètres de la subdivision Chatham de CN exploitée par le service ferroviaire de Toronto-Windsor et pour achever les travaux liés aux modifications de l'accessibilité du parc de voitures Renaissance.

Le montant du FRA restant à la fin d'exercice reflète les activités entreprises au cours de l'année 2012, notamment : les retraits pour les dépenses de projets d'immobilisations engagés, les produits des ventes de l'actif (y compris la cession de la gare de Lévis) et le revenu des placements de court terme. Au cours de la période visée par le Plan 2012-2016, VIA s'est engagée à effectuer sa part du projet de modernisation de la gare Union de Toronto et prévoit retirer des fonds FRA affectés et approuvés à cette fin en 2013 et en 2014.

3. EXERCICE EN COURS (2011)

3.1 Performance d'exploitation en 2011

En écho à la relance économique du Canada, les produits continuent de s'améliorer par rapport aux niveaux de 2009 et 2010. Les produits voyageurs de VIA s'élevaient à 265,4 millions de dollars en 2011, représentant une croissance de 7,2 millions de dollars, ou de 2,8 % par rapport aux produits de 2010. Cette amélioration au niveau des produits est, en grande partie, attribuable aux

rendements supérieurs (produits par voyageur-mille). Outre les produits voyageurs, VIA a généré 17,4 millions de dollars de produits non voyageurs en 2011, dont la location des gares et les revenus de concessions, ainsi que les produits provenant de l'entretien et de la réparation du matériel roulant et des contrats de location.

Les charges d'exploitation totales en 2011 s'élevaient à 543,7 millions de dollars, soit un montant supplémentaire de 7,8 millions de dollars par rapport à 2010 alors que les frais d'exploitation totalisaient 535,9 millions de dollars, une hausse de seulement 1,4 %. Les charges d'exploitation plus lourdes découlent de la hausse des charges de retraite. Si l'on exclut ces charges, les autres coûts ont diminué de 12,2 millions de dollars, malgré les hausses de salaires et l'inflation.

Corridor

Les produits générés par le Corridor Québec – Windsor étaient de 202 millions de dollars en 2011, une hausse de 4,1 millions par rapport à 2010. Cette croissance est rattachée à une croissance d'achalandage et des stratégies de tarification et de gestion de la capacité plus systématiques, à de nouveaux produits en raison d'un partenariat plus étroit avec des entreprises de transport en commun et de transport local, y compris GO Transit et l'Agence métropolitaine de transport, et la part de recettes améliorée des services Wi-Fi.

En juin 2012, VIA a modifié les horaires de quelques-uns de ses trains desservant Montréal, Ottawa et Toronto afin de créer de nouvelles liaisons entre Montréal et Toronto via Ottawa. Ces nouvelles connexions contribueront positivement à la croissance de produits de VIA.

Une fois les investissements en infrastructure terminés entre Brockville et Toronto, VIA augmentera les fréquences entre Ottawa et Toronto. Ces changements sont décrits dans la section 5.

Transcontinentaux

Les produits du service transcontinental de l'Ouest s'élevaient à 43,6 millions de dollars en 2011, représentant une croissance de 2,5 millions de dollars par rapport aux produits générés en 2010. Les produits du service transcontinental de l'Est s'élevaient à 14,7 millions de dollars en 2011, une amélioration de 1,1 million de dollars par rapport à l'année 2010.

VIA réduira la fréquence des trains entre Montréal et Halifax, ainsi qu'entre Toronto et Vancouver. Ces changements sont décrits dans la section 2.8.

Services régionaux et en régions éloignées

Les produits provenant des services ferroviaires régionaux et en régions éloignées de VIA s'élevaient à 4,5 millions de dollars en 2011, représentant une baisse de 0,7 million de dollars par rapport à 5,2 millions de dollars générés en 2010, une conséquence de la suspension du service voyageurs sur l'île de Vancouver depuis avril 2011. Le taux de couverture des dépenses par les produits pour la majorité de ces services est minimal et le potentiel de croissance est limité.

VIA exploite actuellement des services obligatoires dans les trains afin de répondre aux besoins d'accès au transport des communautés en régions éloignées durant toute l'année.

3.2 Dépenses en immobilisations en 2011

VIA a dépensé 237 millions de dollars en financement d'immobilisation en 2011. De ce montant, 69,6 millions de dollars ont servi à des projets de matériel roulant, 128,2 millions de dollars ont servi à des projets d'infrastructure et 39,3 millions de dollars ont été consacrés à d'autres projets d'immobilisation.

En raison des délais des projets d'immobilisations engagés, VIA propose de reprofiler 73 millions du fonds d'immobilisations qui étaient prévus à l'origine pour des dépenses au budget 2011 pour réaligner le financement d'immobilisation sur les dépenses des projets. Les projets d'immobilisations spécifiques sont abordés en détail à la section 6.

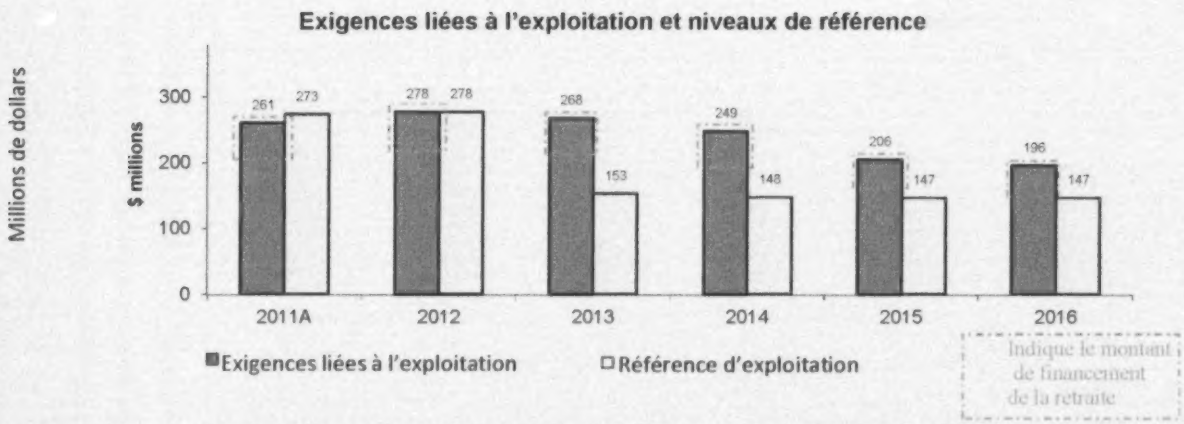
3.3 Contexte commercial

Après une importante remontée de la demande sur le marché du voyage en 2010, les prix élevés de l'énergie continuent à faire grimper la demande des voyages ferroviaires interurbains en 2011 et au-delà. Les prix plus élevés du carburant sont relativement avantageux pour VIA, car les voyages en voiture ou en avion, qui représentent les concurrents modaux les plus importants de VIA, sont touchés plus directement par des prix de carburant plus élevés que le voyage ferroviaire, et contrairement aux compagnies aériennes, VIA a la flexibilité d'augmenter sa capacité sans augmenter les frais de carburant en ajoutant plus de voitures de passager aux trains existants.

Lors de la période suivant la récession 2008/2009, la confiance des consommateurs (telle que mesurée par l'indice mensuel du Conference Board du Canada) a chuté à 79 en automne de l'année 2010, mais a maintenu une tendance ascendante, atteignant 84 en août 2011. Selon la Commission canadienne du tourisme, la demande internationale pour les voyages au Canada sera freinée par la faible demande des États-Unis en raison des mauvaises conditions du marché du travail et par un taux de change défavorable, ainsi que par des problèmes liés à la dette souveraine et une croissance faible en Europe et au Japon.

4. APERÇU DU BUDGET D'EXPLOITATION 2012-2016

Au cours de la période couverte par le présent Plan d'entreprise, VIA prévoit accuser un déficit de 322,4 millions de dollars. Le budget 2012 prévoit un financement d'exploitation accru, totalisant 113 millions de dollars pour couvrir le déficit d'exploitation 2012-2013, qui inclut les charges de retraite de 68 millions de dollars. Les charges de retraite de VIA pour les années à venir devraient être de 254,5 millions de dollars, alors que les exigences d'exploitation qui ne sont pas liées aux régimes de retraite sont évaluées à 67,9 millions de dollars.



Le graphique précédent illustre les exigences d'exploitation et les montants de référence pendant la période couverte par ce plan. Comme l'indique le tableau, VIA ne prévoit pas être en mesure d'exploiter ses services au niveau de référence de 146,8 millions de dollars d'ici 2015, en excluant les coûts liés aux retraites.

4.1 Produits

VIA prévoit une hausse de 35 % des produits d'exploitation au cours de la période du Plan, de 282,8 millions de dollars en 2011 à 381,5 millions de dollars en 2016. Cette augmentation sera soutenue par la croissance du marché et les offres tarifaires décrites ci-dessus, les produits générés des nouvelles fréquences de train, dont la mise en œuvre commencera en avril 2013 alors que celle d'un nouveau système de gestion de produits débutera au milieu de l'année 2012. En faisant correspondre la capacité à la demande du marché, VIA s'attend à minimiser les pertes de produits liées aux initiatives du service ferroviaire du SOO et aux services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest.

Les prévisions de croissance mentionnées ci-haut englobent des initiatives destinées à bonifier les produits, générées par des investissements continus dans les TI : en particulier, les mises à jour continues de la technologie relative au système de gestion des produits et au nouveau système de gestion de réservations qui devraient générer des rendements de produits plus élevés par voyageur en faisant mieux correspondre les tarifs à la demande; alors que la mise œuvre du réseau des services informatiques dans les trains en utilisant la technologie BlackBerry, les investissements dans les réseaux Wi-Fi, des alliances stratégiques avec d'autres transporteurs et d'autres initiatives devraient stimuler produits de ventes supplémentaires en offrant à la clientèle un accès pratique à de nouveaux produits et services dans les stations et les trains.

4.2 Environnement concurrentiel dans le Corridor MOT de VIA

En mai 2011, Air Canada s'est joint à Porter Airlines pour offrir un service direct entre les aéroports de Montréal et du centre-ville de Toronto. Air Canada offre actuellement jusqu'à quinze vols quotidiens entre l'aéroport de Montréal et du centre-ville de Toronto, et Porter en offre

quinze supplémentaires. Ces vols s'ajoutent aux options de voyages en avion qui existent entre les aéroports internationaux de Montréal et Pearson à Toronto.

La fréquence des vols et la tarification concurrentielle des voyages par avion entre Montréal et Toronto ont porté atteinte au rendement financier des services ferroviaires à distance moyenne de Montréal-Toronto et d'Ottawa-Toronto de VIA; les produits provenant de la classe Affaires ont été particulièrement touchés. Quant aux marchés des courtes distances, notamment Montréal-Québec et Montréal-Ottawa, les résultats financiers de VIA se sont améliorés par rapport à 2010.

Afin d'améliorer le rendement financier de son service Montréal-Toronto, VIA procèdera à la gestion du rendement ferroviaire de façon proactive. Dans le même ordre d'idées, la nouvelle stratégie d'exploitation MOT de VIA décrite à la section 5 améliorera le service en augmentant le nombre de fréquences des itinéraires de corridor les plus performants de VIA et en améliorant le service entre Montréal et Toronto en offrant aux voyageurs plus de trains directs Montréal-Toronto.

4.3 Charges

VIA a examiné activement les coûts afin de veiller à minimiser la hausse des charges d'exploitation Les mesures de limitation des coûts et de productivité définies dans le présent Plan d'entreprise, ainsi que celles qui ont été menées dans le cadre des Plans d'entreprise 2010-2014 et 2011-2015, reflètent l'objectif des mesures de limitation des coûts administratifs prévues dans les budgets 2010 et 2011 du gouvernement du Canada. Par ailleurs, VIA procèdera à la mise en œuvre d'initiatives d'efficacité qui permettront de réduire les exigences de financement de 19,6 millions de dollars d'ici 2014/2015. Les initiatives sont décrites à la section 2.8.

Il convient de souligner que la hausse des charges d'exploitation de VIA au cours de la période du Plan est essentiellement attribuable aux nouvelles fréquences qui seront mises en place en avril 2013 (ou plus tôt si possible). La croissance annuelle des dépenses du réseau sera limitée à 4,4 % au cours de la période visée par le Plan à la suite de l'augmentation des frais négociés de l'AVT et des frais plus élevés du carburant.

4.3.1 Cotisations de retraite

Des cotisations au régime de retraite de 322,5 millions de dollars entre 2012 et 2016 sont exigées afin de compenser le déficit de retraite d'ici cinq ans, tel que prévu par la *Loi sur les normes de prestation de pension*. Le Bureau du surintendant des institutions financières du gouvernement fédéral effectue des audits réguliers des régimes de retraite de VIA. De plus, VIA procède à une évaluation actuarielle annuelle afin d'évaluer les passifs au titre du régime de retraite et les exigences en matière de financement des régimes de retraite. Les résultats de la dernière évaluation actuarielle de VIA remontent à mars 2012 et ont signalé l'exigence d'augmenter les cotisations en 2012 et 2013, qui diminueront graduellement au cours des trois prochaines années.

Les cotisations de retraite estimatives nécessaires pour la période du Plan ont augmenté en raison de la baisse continue des taux d'intérêt à long terme depuis l'approbation du dernier Plan d'entreprise de VIA. La diminution au fil des années de l'exigence relative au financement des régimes de retraite se fonde sur des données du budget de 2012 qui prévoyait une tendance à la

hausse sur la performance à long terme des obligations, éliminant ainsi progressivement une portion du déficit de solvabilité.

4.3.2 Carburant

VIA fait l'achat d'instruments financiers afin d'atténuer son exposition à la hausse des prix du carburant. Les activités d'opération de change et de couverture du carburant de VIA ajoutent un degré de certitude aux prix à venir et ont réussi à retarder l'impact des prix ascendants du carburant dans le passé, tout en réduisant l'instabilité occasionnée par la fluctuation des prix à court terme. Le carburant représente toujours une portion importante des charges d'exploitation de VIA, soit une moyenne de 8 % des charges d'exploitation totales. VIA estime que les coûts du carburant en 2012 baisseront de 8 %, la consommation inférieure de carburant s'explique par des locomotives moins polluantes et le déploiement optimisé du matériel roulant.

4.3.3 Frais au titre de l'Accord de services de trains

Les frais liés à l'Accord de services des trains (AST) représentent environ 9 % des charges d'exploitation totales de VIA. VIA a conclu un Accord de services des trains de 10 ans avec CN en 2009 qui prévoit une augmentation des taux liés à l'inflation au cours de la période 2009-2018 avec des ajustements tous les cinq ans à partir de 2012. Par conséquent, les frais d'accès augmenteront par 4 % en moyenne par an.

5. NOUVEAU MODÈLE D'EXPLOITATION MONTRÉAL-OTTAWA-TORONTO

VIA estime que la meilleure option pour faire croître les produits repose sur l'amélioration des services ferroviaires entre Montréal, Ottawa et Toronto. VIA a élaboré une nouvelle stratégie d'exploitation qui permettra d'améliorer les produits et de réduire le déficit d'exploitation de la Société. Cette stratégie permettra d'accroître la fréquence des trains et d'optimiser leur horaire dans le trajet Montréal, Ottawa et Toronto. Elle sera rendue possible grâce à un investissement en immobilisations de923 millions de dollars du gouvernement du Canada.

Plus précisément, VIA propose d'augmenter le nombre de trains en ajoutant quatre nouveaux trajets aller-retour (huit trains) entre Ottawa et Toronto, et en transformant la plupart des trains de Montréal à Ottawa et des trains d'Ottawa à Toronto en trains reliant Montréal et Toronto, de manière à augmenter efficacement le nombre de trains de Montréal à Toronto. De plus, les trains qui font des liaisons directes entre Montréal et Toronto seront convertis en trains express et semi-express. VIA a déjà mis en œuvre certains éléments de cette initiative, qui se sont révélés viables sur le Plan de l'exploitation. Elle prévoit mettre en œuvre la prochaine phase de cette initiative en avril 2013.

6. FINANCEMENT D'IMMOBILISATION ENTRE 2012 ET 2016

6.1 Budget d'immobilisation

Le Budget de 2007 et de 2009 ont permis à VIA d'accéder à un financement d'immobilisation de 903 millions de dollars, ainsi qu'à 20 millions de dollars en nouveau financement important d'entretien et de révision (MOS). Le Budget 2012 a ajouté 60 millions de dollars en financement d'immobilisation pour l'exercice gouvernemental 2012-2013. Ces fonds permettront à VIA d'investir considérablement dans l'équipement, l'infrastructure ferroviaire, les gares et les systèmes informatiques. Ces investissements contribueront à la viabilité, à la durabilité et à la croissance de VIA.

Les dépenses en immobilisation prévues par VIA dans la période du Plan de 2012-2016 s'élèvent à 555 millions de dollars, dont 329,8 millions de dollars sont déjà capitalisés. Les 407 millions de dollars du Budget 2009 provenant du Plan d'action économique du Canada ont été dépensés avant l'échéance du 31 mars 2012. Le reste du financement d'immobilisation sera tiré des 516 millions de dollars du Budget 2007 et des 60 millions de dollars du Budget 2012. Étant donné que 219,3 millions de dollars de l'immobilisation engagés doivent être utilisés en 2012, seulement 110,5 millions de dollars du financement d'immobilisation seront disponibles entre 2013 et 2016, y compris le Fonds de renouvellement des actifs restant de VIA.

VIA cherchera à reporter le financement d'immobilisation de 2011 et 2012 à la période visée par le Plan de 2012-2016 afin de refléter les prévisions révisées des dépenses en immobilisation qui ont changé en raison des retards accusés dans certains projets. Ces fonds étaient initialement approuvés dans le cadre du programme d'immobilisations de 516 millions de dollars et offerts à VIA lors du Budget de 2007, et le financement reporté sera mis en application pour achever les travaux des projets d'immobilisations engagés de VIA.

6.2 Matériel roulant

Dans le Programme d'investissements en immobilisations de 903 millions de dollars, 286,5 millions de dollars ont été alloués à des projets de remise à neuf du matériel roulant. Des cinq principaux projets de remise à neuf du matériel roulant présentés en détail ci-dessous, au total, 166,9 millions de dollars a été dépensé pour du travail achevé avant 2012. Au cours de la période de ce Plan, VIA prévoit dépenser 119,6 millions de dollars dans des projets de matériel roulant. Chacun de ces projets est présenté en détail ci-dessous.

6.2.1 Remise à neuf de 53 locomotives F-40

Un total de 117,7 millions de dollars a été alloué à la remise à neuf du parc de 53 locomotives F-40 de VIA. Ces travaux sont effectués par Canadian Allied Diesel à Montréal. VIA a accordé le contrat de remise à neuf de 53 locomotives en décembre 2007; à la fin de 2011, elle avait reçu 39 locomotives terminées de CAD. La dernière locomotive a été livrée à VIA le 19 novembre 2012. Outre la remise à neuf du moteur et des systèmes auxiliaires, des améliorations environnementales ont été apportées aux locomotives. La remise à neuf rendra les locomotives plus fiables, ce qui permettra de réduire les retards dus au matériel roulant et les coûts d'entretien du matériel roulant.

Ces modifications se traduiront par des économies considérables de carburant et par une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Plus précisément, les locomotives remises à neuf réduiront la consommation de carburant de plus de cinq millions de litres par année, ce qui entraînera une réduction annuelle de coût de carburant de 5 millions de dollars.

6.2.2 Remise à neuf de voitures LRC

Le financement total accordé pour la remise à neuf des voitures LRC est de 120 millions de dollars. Les plus importants avantages de la remise à neuf de ces voitures sont la prolongation de 15 à 20 ans de leur durée de vie utile, la réduction des coûts liés à l'entretien courant et aux révisions majeures, l'augmentation de la fiabilité et du confort pour les voyageurs, les économies d'essence et les améliorations environnementales.

En avril 2009, le contrat de remise à neuf des 98 voitures LRC (Légères, Rapides, Confortables) a été accordé à Industrial Rail Services, de Moncton, au N.-B., qui était le plus bas soumissionnaire. Même si VIA a fourni le soutien technique et a changé les calendriers des échéances à de multiples reprises pour compenser la courbe d'apprentissage des employés de l'Industrial Rail Services Inc., qui s'est révélée beaucoup plus longue que prévu, IRSI n'a pas été en mesure de respecter les dates de remise des voitures remises à neuf inscrites au contrat. Les retards d'IRSI s'expliquent par une mauvaise Planification de la production, ce qui a entraîné la mise à pied d'environ la moitié des effectifs de l'entreprise en mars 2012. Ces mises à pied ont éliminé toute possibilité pour IRSI de terminer la remise à neuf dans un délai raisonnable. En avril 2012, le travail sur les voitures LRC a cessé complètement lorsqu'IRSI a été placée sous séquestre en raison de l'incapacité de l'entreprise à respecter ses obligations financières envers le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

À la suite de l'incapacité d'IRSI à respecter ses engagements contractuels, VIA cherche activement des solutions de rechange pour : atténuer les répercussions de l'échec d'IRSI sur les coûts futurs du projet et minimiser les retards de livraison du matériel remis à neuf. Parmi d'autres options, potentiellement réactiver les installations d'IRSI à Moncton, en contractant un fournisseur qualifié relevant du syndic de faillite d'IRSI, en entreprenant certains travaux de rénovation dans les installations d'entretien de VIA à Montréal et en mettant en sous-traitance d'autres travaux sur les voitures restantes à des entrepreneurs qualifiés.

6.2.3 Modernisation des voitures Transcontinental en acier inoxydable (HEP 1) – Phase I

Un total de 87 voitures assignées au *Canadien* bénéficieront d'investissements faits dans le cadre du programme d'immobilisations de 923 millions de dollars. Soixante-quinze des 87 voitures AES I feront l'objet d'une remise à neuf des systèmes mécaniques dans le cadre du programme principal d'entretien et de révision (MOS) de 20 millions de dollars de VIA. De plus, 45 de ces 75 voitures feront l'objet d'une modernisation de style, qui inclut de nouvelles couleurs et de nouveaux tissus, rembourrages et revêtements muraux. Avec le financement disponible, VIA a déterminé que les conditions du marché n'exigent pas la modernisation de la totalité du parc de voitures pour l'instant; les 30 voitures restantes seront remises à neuf selon leur conception initiale. Ces investissements proviennent du programme MOS et le travail est effectué au centre de maintenance de Montréal de VIA.

En ce qui touche les 12 voitures AES1 *Canadien* restantes, VIA s'était engagé à investir 25 millions de dollars pour revoir entièrement la conception de huit voitures-lits Chateau et quatre voitures-salons panoramiques Park et les remettre à neuf. Ce projet a été alloué à Avalon Rail Inc. à Milwaukee, au Wisconsin. Au début de l'année 2012, VIA a révisé le contrat d'Avalon, et l'entrepreneur terminera le dégarnissage, le câblage et l'installation de systèmes mécaniques neufs ou remis à neuf. L'aménagement intérieur des voitures sera effectué en partenariat avec Julien Inc, une entreprise québécoise qui possède beaucoup d'expérience dans le regarnissage des voitures de passager. Grâce aux nouvelles voitures, VIA sera en mesure de présenter une nouvelle classe de voitures-lits modernisées dans *le Canadien* à l'été 2013.

6.2.4 Voitures Renaissance – Améliorations liées à l'accessibilité et autres modifications

Dans le cadre du programme d'immobilisations de 516 millions de dollars, 8 millions de dollars sont consacrés à l'apport de modifications d'accessibilité et de sécurité, ainsi qu'à d'autres modifications au matériel roulant de Renaissance conformément au Code de pratiques d'Accessibilité des voitures de chemin de fer de l'Office des transports du Canada comme décrit ci-dessous:

- Trois voitures-lits seront modifiées de façon à ce que les trois rames de train assignées au Transcontinental de l'Est, l'*Océan*, soient dotées d'une chambre à coucher accessible.
- Neuf voitures-coach, une pour chacun des trains Renaissance du Corridor et une par rame de l'*Océan*, offrant une grande toilette accessible.
- Chaque voiture-coach (pour un total de 47 voitures) sera modifiée pour offrir un espace suffisant aux personnes voyageant avec un animal d'accompagnement.
- De plus, au moins deux accoudoirs mobiles supplémentaires seront installés du côté de l'allée des sièges doubles des 47 voitures. Ces accoudoirs mobiles du côté de l'allée permettent un accès plus facile aux sièges.

Ce travail avait été initialement alloué à IRSI, mais VIA a transféré les modifications liées à l'accessibilité à ses installations d'entretien à Montréal.

6.2.5 Autorails

VIA possède six autorails, qui sont affectés aux liaisons Victoria – Courtenay et Sudbury –White River. VIA investira 15,8 millions de dollars pour remettre à neuf son parc d'autorails. La remise à neuf avait été confiée à IRSI, de Moncton, au Nouveau-Brunswick. Deux des six wagons autorails avaient été terminés, mais pas encore livrés à VIA au moment où IRSI a été placée sous séquestre. VIA examine la possibilité de terminer les travaux aux autres voitures l'ancienne installation d'IRSI à Moncton, en retenant les services d'un fournisseur qualifié relevant du syndic de faillite d'IRSI.

6.3 Infrastructure

Dans le programme d'immobilisations de 903 millions de dollars, 476,5 millions de dollars ont été alloués pour rehausser la sécurité, améliorer la fiabilité, accroître la capacité et réduire efficacement la durée des trajets dans le corridor Québec – Windsor. D'autres détails relatifs aux projets d'infrastructure spécifiques sont fournis ci-dessous.

6.3.1 Montréal-Ottawa-Toronto

VIA est d'avis que sa viabilité à long terme repose sur l'amélioration et l'accroissement des services ferroviaires voyageurs dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, qui compte pour environ la moitié des produits de VIA et qui présente le plus grand potentiel de croissance de marché. C'est la raison pour laquelle VIA a fait d'importants investissements pour améliorer la capacité des voies et accroître le nombre de connexions ferroviaires entre Montréal, Ottawa et Toronto.

Un certain nombre de projets d'infrastructure entre Montréal, Ottawa et Toronto ont déjà été menés à bien. Ces projets incluent des mises à niveau de la voie Coteau-Ottawa, l'acquisition de la voie de Richmond à Smiths Falls, et des investissements dans des rails, les traverses, les clôtures et les systèmes de contrôle centralisés de la circulation de Coteau à Brockville en passant par Ottawa.

6.3.2 Ottawa-Brockville

VIA dépensera 3,9 millions de dollars en 2012 pour terminer le projet de 40,2 millions de dollars avec l'installation de systèmes de contrôle centralisés de la circulation, de clôtures et d'autres voies d'évitement sur l'infrastructure entre Ottawa et Brockville. À la suite de ce projet, il n'y aura plus de territoire sans signalement sur toute la longueur des sous-divisions Brockville du CP et Smiths Falls de VIA. De plus, les trains pourront parcourir la voie principale du CP de Smiths Falls à une vitesse plus élevée.

À la suite des investissements en infrastructure entre Ottawa et Toronto, VIA sera en mesure de diminuer les temps de voyage et d'ajouter quatre autres rames (huit trains) sur ce trajet.

6.3.3 Brockville – Toronto

En octobre 2009, VIA a conclu une entente avec le CN pour l'ajout de longs segments de voie triple entre Brockville et Toronto. Le coût total de cette entente s'élève à 319,1 millions de dollars (ce montant comprend une petite part de coûts non liés au CN). De plus, VIA prévoit également investir 51 millions de dollars pour améliorer l'accessibilité des piétons et mettre à niveau l'infrastructure d'entrée et de sortie des gares ferroviaires. Par conséquent, les investissements totaux entre Brockville et Toronto s'élèveront à 370,1 millions de dollars.

En raison de la nécessité imprévue d'exproprier une petite parcelle de terre près de Marysville, Ontario et du long processus d'expropriation, l'achèvement des investissements en infrastructure entre Brockville et Toronto a été retardé. Une fois ce projet achevé, VIA ajoutera de nouveaux trains entre Ottawa et Toronto, et mettra en place le nouveau modèle d'exploitation de service décrit à la section 5.

6.3.4 Toronto – London (voie principale Guelph-North)

Un montant de 28 millions de dollars est alloué à l'amélioration de la signalisation et de la sécurité de la voie nord du CN, dans le sud-ouest de l'Ontario (entre Toronto et London en passant par Kitchener). La sous-division Guelph est un territoire non signalisé; les mouvements des trains sont contrôlés par un système de régulation de l'occupation de la voie (OCS). La sécurité de l'exploitation sera améliorée grâce à l'installation d'un nouveau système de contrôle centralisé de la circulation (CCC) sur les portions de voies non signalisées. Les mises à niveau seront effectuées sur les systèmes de protection par avertissement des passages à niveau qui les nécessitent; la sécurité de la voie nord sera ainsi accrue. L'infrastructure est exploitée par Goderich and Exeter Railway (GEXR), qui a signé un contrat de location à long terme avec le CN. VIA et GEXR ont signé un accord d'accès en décembre 2011 et les travaux sur les infrastructures devraient être achevés en 2013.

6.3.5 Pont Whirlpool à Niagara Falls

Le pont Whirlpool à Niagara Falls appartient à la commission du pont de Niagara Falls, un organisme public géré conjointement par l'état de New York et l'Ontario. Le pont comporte deux tabliers : le tablier inférieur et le tablier supérieur, consacré au transport ferroviaire. Le tablier supérieur est utilisé par un train voyageurs assurant la liaison Toronto-New York exploité conjointement par Amtrak et VIA.

VIA investira un montant minimum pour faire l'acquisition de la courte voie d'accès au pont, dont le CN a décrété l'abandon imminent. VIA estime qu'il sera nécessaire d'investir environ 1 million de dollars, incluant l'acquisition de la partie de la voie d'accès du CN, pour continuer à utiliser le pont Whirlpool à Niagara Falls. À cela s'ajoutent des frais annuels d'utilisation du pont versés à la société de gestion. Amtrak participera aux coûts d'entretien annuel et à l'investissement d'immobilisation. VIA a obtenu la somme de 1 million de dollars compensant le coût du Budget 2007.

7. DÉFIS

Cette section présente les enjeux et les risques auxquels face la Société durant la période visée par le Plan, et décrit les stratégies de la Société visant à atténuer ces risques.

7.1 Financement d'exploitation 2012-2016

VIA s'attend à faire face à un déficit en financement d'exploitation pour la période du Plan. VIA s'affaire à la mise en œuvre de plusieurs initiatives visant la réduction du déficit d'exploitation, lesquelles ont été établies dans le cadre de ce Plan d'entreprise et de celui de 2011-2015.

VIA travaillera en collaboration avec Transports Canada pour élaborer une solution à long terme et répondre aux besoins d'exploitation de VIA.

7.2 Financement d'immobilisation 2013-2016

VIA a besoin de financement d'immobilisations continu afin de conserver ses immobilisations en bon état grâce à un entretien régulier et au remplacement du matériel, des voies et des autres infrastructures. Le financement d'immobilisations est l'un des éléments qui permet à VIA d'atteindre ses objectifs tels que décrits dans le présent Plan, y compris les objectifs et plans en matière de santé, de sécurité, d'environnement et d'exploitation de base.

7.3 Produits voyageurs

Les produits voyageurs devraient, selon les prévisions de VIA, atteindre 273,1 millions de dollars en 2012, soit une croissance de 2,9 % par rapport à 2011, et ensuite une augmentation annuelle de 12,5 % en 2013 par rapport à 2012 et en 2014 par 10,2 % par rapport à 2013, alors que de nouvelles fréquences sont introduites dans le Corridor. Ces hypothèses en matière de produits de ce Plan d'entreprise sont résumées ci-dessous :

Hypothèses	*2012*	*2013-2016*
Croissance de la circulation de base (volumes et frais)	3 % résultant du changement des fréquences existantes	1 % du volume et 2 % des frais résultant de tendances plus positives du marché
Gestion des produits	1,6 million de dollars	29,6 millions de dollars
Nouvelles fréquences dans le Corridor	1,2 million de dollars	193,4 millions de dollars

Les volumes de voyageurs devraient croître par 1,0% et les tarifs moyens par 2 % en 2012, conformément aux prévisions relatives à la croissance du marché des voyages. Face à un affaiblissement du marché des voyages, les actions relatives aux tarifs seront appliquées avec précaution, en mettant l'accent sur les petits marchés et les marchés intermédiaires dans lesquels VIA détient une part de marché avantageuse par rapport à d'autres modes publiques.

On s'attend à ce que le Plan d'exploitation de Montréal-Ottawa-Toronto génère 193,4 millions de dollars sous forme de nouveaux revenus pendant la période visée par le Plan. Cette croissance de revenu compte pour 11,5 % des prévisions de VIA en matière de revenus pour 2012-2016 et se rapporte directement à l'augmentation prévue en terme de fréquences M-O-T. De plus, il est prévu que la mise en œuvre d'un nouveau système de gestion de produits génère une croissance de 29,6 millions de dollars en terme de produits à la suite de la mise en correspondance de la capacité disponible aux offres tarifaires appropriées à chaque départ de train prévu.

7.4 Cotisations aux régimes de retraite

Au début de 2010, VIA a fait des changements à ses pratiques de régime de retraite syndiquées et de gestion, qui ont diminué le déficit de solvabilité de 192 millions de dollars et les frais administratifs de 4 millions de dollars par an. Malgré ces changements, VIA estime que 255 millions de dollars seront nécessaires pour contrebalancer les exigences en matière de financement des coûts liés aux retraites entre 2013 et 2016. Sous réserve des conditions du marché

financier, VIA prévoit une augmentation des cotisations annuelles de retraite à 90 millions de dollars en 2013, et diminueront par la suite pour atteindre 40 millions de dollars en 2016.

Le niveau de réserves requis dans le cadre du régime pour satisfaire les versements projetés est déterminé par les vérifications menées par le Bureau du surintendant des institutions financières. La législation fédérale exige que VIA se conforme aux résultats d'audit.

VIA doit se conformer aux résultats des vérifications. VIA continue d'examiner des modifications possibles à la structure des deux régimes de retraite et introduit des changements aux pratiques du régime afin de réduire les paiements actuels au titre des services, estimés à 21 millions de dollars en 2012. VIA a une possibilité minime d'effectuer des changements importants à des frais de retraite des services antérieurs, qui sont estimés à 47 millions de dollars en 2012. Le facteur principal qui pourrait changer le déficit de solvabilité est le rendement des taux d'intérêt à long terme à des niveaux « normaux ».

7.5 Fluctuations du prix du carburant

Le carburant est un élément important de la structure des coûts de VIA, et les coûts qui y sont liés sont susceptibles de varier considérablement par rapport aux estimations de la Société en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant. VIA utilise des instruments financiers pour couvrir son exposition aux prix du carburant et aux risquer liés aux devises étrangères, ce qui ajoute de la certitude quant au coût futur du carburant et a retardé l'impact des fluctuations de prix du carburant.

Pour 2012, VIA a couvert 80 pour cent de ses besoins en carburant diesel, à un prix moyen couvert de 83,50 $ US par baril pour les positions de pétrole brut et de 2,90 $ US par gallon pour les positions de mazout léger. Compte tenu de la position de couverture actuelle, chaque variation de 5 dollars du baril de pétrole West Texas Intermediate se traduira, pour VIA, par une augmentation ou une diminution de 0,42 million de dollars, toutes autres choses étant égales par ailleurs en 2012.

Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre les risques liés aux monnaies étrangères. VIA a couvert 80 pour cent de son exposition au risque quant aux dollars américains liés aux achats de carburant en 2012. Pour les 20 pour cent non couverts restants, VIA estime qu'une variation de 5 pour cent du taux de change entraînerait une augmentation ou une baisse des coûts du carburant de 0,65 million de dollars en 2012, toutes choses étant égales par ailleurs. Au moment d'écrire ces lignes, VIA a couvert environ 8 pour cent de son exposition au risque quant aux devises étrangères liées aux achats de carburant en 2013.

7.6 Projets de remise à neuf du matériel roulant

Les travaux du projet de remise à neuf LRC, le projet de matériel roulant Renaissance et le projet de remise à neuf des autorails ont été interrompus lorsque IRSI, a été mis sous séquestre. Au moment de la rédaction du présent document, VIA et Ernst & Young (le syndic d'IRSI) examinent des options pour réduire les incidences de l'incapacité d'IRSI à remplir ses obligations contractuelles. Les options envisagées comprennent l'achèvement partiel des projets de remise à neuf dans les installations de VIA à Montréal, la réactivation des installations d'IRSI à Moncton

sous la supervision du syndic de faillite d'IRSI, et la sous-traitance de certaines parties de la remise à neuf à d'autres agents contractuels qualifiés.

Un montant total de 83 millions de dollars est actuellement alloué pour effectuer la remise à neuf des LRC, des voitures Renaissance et des autorails. Afin de réduire le risque d'autres retards concernant l'achèvement de la remise à neuf des voitures, VIA envisage de contrebalancer toute dépense supplémentaire par des changements à l'étendue du projet ou en utilisant un nouveau financement d'immobilisation continu, dans le cas de l'approbation du financement d'immobilisation additionnel supplémentaire.

7.7 Projets d'infrastructure

Les investissements en infrastructure entre Brockville et Toronto sont en cours et devraient s'achever en novembre 2012. Le retard accusé par rapport au Plan d'entreprise de 2011-2015 est attribuable au long processus d'expropriation de la parcelle de terre de Marysville, Ontario, effectué en janvier 2012.

Ce Plan tient pour acquis que la mise en œuvre de nouvelles fréquences commencera en avril 2013. Tout délai important au niveau des projets d'infrastructure aurait un impact négatif sur le rendement financier de VIA au cours de la période visée par ce Plan d'entreprise. Afin de réduire ce risque, les gestionnaires de projet de VIA suivent le progrès de ces projets d'infrastructure et ont pris en compte des éventualités dans les budgets des projets afin de contrebalancer les augmentations des dépenses. De plus, le Comité directeur des immobilisations ainsi que le conseil d'administration de VIA se rencontrent régulièrement pour examiner l'état d'avancement des projets d'infrastructure.

7.8 Rémunération, salaires et relève

Les conventions collectives de 2010-2012 exigent des augmentations salariales annuelles de 2 à 3 % et s'appliquent aux employés syndiqués appartenant à 5 catégories d'emplois : service dans les gares et hors train, service à bord, en atelier (maintenance), mécaniciens de locomotive, et maintenance des chemins de fer (voie et infrastructure). Des négociations en vue du renouvellement de ces accords de 3 ans ont été prévues avant leur échéance à la fin de 2012. Les salaires augmenteront d'environ 2,5 % en 2012.

8. RÉDUCTION DES COÛTS

8.1 Initiatives visant à réduire le déficit d'exploitation

VIA considère que la limitation des coûts et les mesures de productivité décrites dans ce Plan d'entreprise et le Plan d'entreprise de 2011-2015, de concert avec les initiatives de l'efficacité opérationnelle de VIA, reflètent l'objectif des mesures pour limiter les augmentations des frais administratifs et revenir au budget équilibré, tel qu'il figure au chapitre 5 du budget 2012 du gouvernement du Canada : Croissance des emplois et prospérité à long terme.

Le budget d'exploitation 2012 de VIA expose des initiatives qui permettront de réduire les exigences de financement de l'entreprise de 286,3 millions de dollars entre 2012 et 2016. Les

initiatives décrites ci-dessous se composent de projets pour augmenter les produits voyageurs et diminuer les coûts de mesures visant à améliorer la productivité et réduire les dépenses de rémunération d'avantages découlant des investissements d'immobilisations de VIA dans l'infrastructure et le matériel roulant, et d'avantages provenant d'autres initiatives allant de projets de TI au ravitaillement de carburant plus efficaces du parc de locomotives de VIA.

8.2 Autres initiatives d'exploitation

Tout comme pour les Plans antérieurs, VIA a ciblé des zones d'exploitation dont le rendement actuel diffère des « références» de l'industrie. En présence de tels écarts, on procède à l'élaboration d'objectifs d'amélioration et les directeurs sont mandatés d'identifier les initiatives. Parmi les initiatives influençant les méthodes d'exploitation, VIA a ciblé 57,5 millions de dollars en termes d'économies potentielles : une plus grande efficacité en matière de matériel roulant et de maintenance, des coûts du carburant et d'accès moins élevés, des économies au niveau de la distribution et de la publicité, ainsi que d'autres frais durant la période du Plan. Ces initiatives permettront de réduire les coûts en introduisant des pratiques d'entretien de matériel roulant et de déploiement des voitures plus efficace, ce qui devrait stimuler les produits grâce à la ponctualité et à la fiabilité accrue des trains.

8.3 Avantages découlant des investissements en immobilisations – Infrastructure

À la suite de l'investissement en immobilisations de 923 millions de dollars, VIA sera en mesure d'introduire les nouvelles fréquences ferroviaires entre Montréal, Ottawa et Toronto. Ces nouvelles fréquences ferroviaires et l'impact sur les produits sont décrits en détail à la section 5 du présent Plan et devraient.

8.4 Exploitation, retraite et immobilisations

Le dernier examen important du financement pluriannuel de VIA a eu lieu en 2007 lorsque les niveaux de financement de cinq ans ont été établis. VIA travaillera de concert avec Transports Canada et les organismes centraux pour répondre à ses besoins d'exploitation, de retraite et d'immobilisations.

TABLEAUX FINANCIERS

VIA RAIL CANADA INC.

SOMMAIRE du PLAN D'ENTREPRISE 2012 - 2016

ÉTAT DU FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

(EN MILLION DE DOLLARS)

ANNÉE FINANCIÈRE VIA SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

	RÉEL	RÉEL	PLAN					TOTAL	% Variation
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2012-2016	2016 vs 2011
PRODUITS									
Total des Produits	**274.4**	**282.8**	**290.3**	**324.7**	**356.6**	**374.9**	**381.5**	**1,728.0**	**34.9%**
CHARGES									
Total des charges d'exploitation	**512.1**	**499.6**	**500.7**	**502.3**	**530.2**	**530.6**	**537.3**	**2,601.1**	**7.5%**
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les charges de retraite	**(237.7)**	**(216.8)**	**(210.4)**	**(177.6)**	**(173.6)**	**(155.8)**	**(155.8)**	**(873.1)**	**-28.2%**
CHARGES DE RETRAITE									
Charges de retraite	**23.8**	**44.1**	**68.0**	**90.0**	**74.5**	**50.0**	**40.0**	**322.5**	**-9.2%**
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada	**(261.5)**	**(260.9)**	**(278.4)**	**(267.6)**	**(248.1)**	**(205.8)**	**(195.8)**	**(1,195.6)**	**-25.0%**
Moins: Fonds publics d'exploitation - Niveau de référer	207.0	175.3	165.4	153.4	147.9	146.8	146.8	760.3	
Moins: Fonds publics supplémentaires	75.0	98.0	**113.0**	-	-	-	-	113.0	
Surplus (Perte) d'exploitation après le financement par le gouvernement du Canada*	**20.5**	**12.5**	-	**(114.3)**	**(100.2)**	**(59.0)**	**(49.0)**	**(322.4)**	

* Les surplus de financement de 2010 et 2011 ont été transférés au financement en immobilisations (Voir table 3A pour plus de détails)

NOTE: Des écarts d'arrondissements sont possibles

VIA RAIL CANADA INC.

SOMMAIRE du PLAN D'ENTREPRISE 2012 - 2016

SOMMAIRE - PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS

(EN MILLION DE DOLLARS)

ANNÉE FINANCIÈRE VIA SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

	RÉEL	RÉEL	PLAN					TOTAL	TOTAL
PRINCIPAUX PROGRAMMES D'IMMOBILISATIONS	2007-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2012-2016	2007-2016
Projets du parc	97.3	69.6	54.9	25.2	19.8	19.8	-	119.6	286.5
Projets d'infrastructure	238.3	128.2	89.6	20.2	-	-	-	110.0	476.5
Autres programmes en immobilisations	104.3	39.3	74.6	68.6	62.0	60.0	60.0	325.2	468.7
Total des dépenses en immobilisations	**439.9**	**237.0**	**219.3**	**113.9**	**81.8**	**79.8**	**60.0**	**554.8**	**1,231.7**
Moins: Financement provenant du fonds de renouvellement de l'actif (FRA)	-	(12.3)	(3.1)	(8.1)	(2.0)	-	-	(13.2)	(25.5)
Transfert du surplus de financement opérationnel	-	(10.0)	(8.3)	-	-	-	-	(8.3)	(18.3)
Financement gouvernemental requis	**439.9**	**214.7**	**207.9**	**105.8**	**79.8**	**79.8**	**60.0**	**533.3**	**1,187.9**
Total Financement Gouvernemental	**439.9**	**214.7**	**207.9**	**60.9**	**19.8**	**19.8**	-	**308.4**	**963.0**
Déficit (Surplus) de financement	-	-	-	**45.0**	**60.0**	**60.0**	**60.0**	**225.0**	**225.0**
Financement Supplémentaire Requis	-	-	-	**45.0**	**60.0**	**60.0**	**60.0**	**225.0**	**225.0**

NOTE: Des écarts d'arrondissements sont possibles

VIA RAIL CANADA INC.

SOMMAIRE du PLAN D'ENTREPRISE 2012 - 2016

BESOINS EN FINANCEMENT ET PROVENANCE DES FONDS

(EN MILLION DE DOLLARS)

ANNÉE FINANCIERE VIA SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

	RÉEL 2007-2010	RÉEL 2011	PLAN 2012	PLAN 2013	PLAN 2014	PLAN 2015	PLAN 2016	TOTAL 2012-2016	TOTAL 2007-2016
Financement du gouvernement disponible									
Exploitation:									
Niveau de référence	831.0	177.9	169.0	169.0	169.0	169.0	169.0	845.0	1,853.9
Réduction du financement - Imposition du gouvernement relativement à l'efficacité	(2.9)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(13.1)	(18.6)
Réduction du financement - productivités VIA	-	-	(1.0)	(13.0)	(18.5)	(19.6)	(19.6)	(71.6)	(71.6)
Financement d'exploitation total	828.1	175.3	165.4	153.4	147.9	146.8	146.8	760.3	1,763.8
Financement pour la maintenance majeure- Programme de stimulation	20.0	-	-	-	-	-	-	-	20.0
Plus: Financement d'exploitation supplémentaire	75.0	98.0	113.0	-	-	-	-	113.0	286.0
Financement d'exploitation total avec programme de stimulation - Plan d'entreprise de 2011 (2011-12 ARLU)	**923.1**	**273.3**	**278.4**	**153.4**	**147.9**	**146.8**	**146.8**	**873.3**	**2,069.8**
Immobilisations:									
Niveau de référence	180.4	160.1	121.1	51.2	3.2	-	-	175.4	516.0
Financement d'immobilisations supplémentaire - Programme de stimulation	259.5	127.6	-	-	-	-	-	-	387.0
Financement d'immobilisations supplémentaire (2)	-	-	44.5	15.5	-	-	-	60.0	60.0
Financement d'immobilisations total avec programme de stimulation - Plan d'entreprise de 2011 (2011-12 ARLU)	**439.9**	**287.7**	**165.6**	**66.7**	**3.2**	**-**	**-**	**235.4**	**963.0**
Total du Financement Publique Disponible - Plan D'entreprise de 2011 (2011-12 ARLU)	**1,363.0**	**561.0**	**443.9**	**220.1**	**151.1**	**146.8**	**146.8**	**1,108.7**	**3,032.8**
Besoins en financement de VIA									
Exploitation :	937.6	260.9	278.4	267.6	248.1	205.8	195.8	1,195.6	2,394.1
Moins : Financement provenant du FRA - Exploitation	(35.0)	-	-	-	-	-	-	-	(35.0)
Transfert des fonds d'exploitation au Budget d'immobilisations	10.0	8.3	-	-	-	-	-	-	18.3
Total du financement d'exploitation requis pour l'exploitation	**912.6**	**269.2**	**278.4**	**267.6**	**248.1**	**205.8**	**195.8**	**1,195.6**	**2,377.4**
Immobilisations :	439.9	237.0	219.3	113.9	81.8	79.8	60.0	554.8	1,231.7
Moins : Financement provenant du FRA - Immobilisations	-	(12.3)	(3.1)	(8.1)	(2.0)	-	-	(13.2)	(25.5)
Transfert des fonds d'exploitation au Budget d'immobilisations	-	(10.0)	(8.3)	-	-	-	-	(8.3)	(18.3)
Total du financement publique requis par VIA pour les immobilisations	**439.9**	**214.7**	**207.9**	**105.8**	**79.8**	**79.8**	**60.0**	**533.3**	**1,187.9**
Total du financement publique requis par VIA	**1,352.5**	**483.9**	**486.3**	**373.4**	**327.9**	**285.5**	**255.8**	**1,728.9**	**3,565.3**
Suplus (Déficit) de financement pour l'exploitation avant report de fonds	10.5	4.2	-	(114.2)	(100.2)	(59.0)	(49.0)	(322.3)	(307.7)
Surplus (Déficit) de financement pour les immobilisations avant report de fonds	-	72.9	(42.3)	(39.2)	(76.6)	(79.8)	(60.0)	(297.9)	(225.0)
Total Surplus (Déficit) de financement avant report de fonds	**10.5**	**77.1**	**(42.3)**	**(153.4)**	**(176.8)**	**(138.8)**	**(109.0)**	**(620.2)**	**(532.6)**
Report de fonds et Financement Supplémentaire a être demandé									
Report du surplus de financement d'exploitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Report du financement d'immobilisations	-	(72.9)	42.3	(5.8)	16.6	19.8	-	72.9	-
Financement Supplémentaire Requis pour les immobilisations (4)	-	-	-	45.0	60.0	60.0	60.0	225.0	225.0
Total Surplus (Déficit) de financement après report	**10.5**	**4.2**	**-**	**(114.2)**	**(100.2)**	**(59.0)**	**(49.0)**	**(322.3)**	**(307.7)**
Financement publique pour l'exploitation - Après le report de Fonds	912.6	269.2	278.4	153.4	147.9	146.8	146.8	873.3	2,055.1
Financement publique pour les immobilisations - Après le report de Fonds	439.9	214.7	208.0	60.8	19.8	19.8	-	308.4	963.0
Financement Supplémentaire Requis pour les immobilisations (4)	-	-	-	45.0	60.0	60.0	60.0	225.0	225.0
Total Financement publique après le report des fonds	**1,352.5**	**483.9**	**486.4**	**259.3**	**227.7**	**226.6**	**206.8**	**1,406.7**	**3,243.1**

(2) Au cours de la préparation de ce plan, ce financement en immobilisations supplémentaire n'avait pas reçu l'assentissement mya!

(4) La source des fonds n'a pas été identifiée et VIA demande ces fonds supplémentaires.

NOTE: Des écarts d'arrondissements sont possibles

VIA RAIL CANADA INC.

SOMMAIRE du PLAN D'ENTREPRISE 2012 - 2016

BESOINS EN FINANCEMENT ET PROVENANCE DES FONDS

(EN MILLION DE DOLLARS)

ANNÉE FINANCIÈRE DU GOUVERNEMENT SE TERMINANT LE 31 MARS

	RÉEL	RÉEL	PLAN					TOTAL	TOTAL
	2008-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2013-2017	2008-2017
Financement du gouvernement disponible									
Exploitation:									
Niveau de référence	843.0	177.9	169.0	169.0	169.0	169.0	169.0	845.0	1,866.0
Réduction du financement - Imposition du gouvernement relativement à l'efficacité	(5.0)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(13.1)	(20.7)
Réduction du financement - productivités VIA	-	-	(6.5)	(15.1)	(19.6)	(19.6)	(19.6)	(80.4)	(80.4)
Financement d'exploitation total	838.0	175.3	159.9	151.3	146.8	146.8	146.8	751.5	1,764.9
Financement pour la maintenance majeure- Programme de stimulation	20.0	-	-	-	-	-	-	-	20.0
Plus: Financement d'exploitation supplémentaire	75.0	98.0	113.0	-	-	-	-	113.0	286.0
Financement d'exploitation total avec programme de stimulation - Plan d'entreprise de 2011 (2011-12 ARLU)	**933.0**	**273.3**	**272.9**	**151.3**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**864.5**	**2,070.9**
Immobilisations:									
Niveau de référence	177.1	140.7	161.6	36.5	0.2	-	-	198.3	516.0
Financement d'immobilisations supplémentaire - Programme de stimulation	303.9	83.0	-	-	-	-	-	-	387.0
Financement d'immobilisations supplémentaire (2)	-	-	60.0 **	-	-	-	-	60.0	60.0
Financement d'immobilisations total avec programme de stimulation - Plan d'entreprise de 2011 (2011-12 ARLU)	**481.0**	**223.7**	**221.6**	**36.5**	**0.2**	**-**	**-**	**258.3**	**963.0**
Total du Financement Publique Disponible - Plan D'entreprise de 2011 (2011-12 ARLU)	**1,414.1**	**497.0**	**494.5**	**187.8**	**147.0**	**146.8**	**146.8**	**1,122.8**	**3,033.9**
Besoins en financement de VIA									
Exploitation :	957.9	265.0	272.9	263.2	240.6	204.9	197.3	1,178.8	2,401.7
Moins : Financement provenant du FRA - Exploitation	(34.9)	-	-	-	-	-	-	-	(34.9)
Transfert des fonds d'exploitation au Budget d'Immobilisations	10.0	8.3	-	-	-	-	-	-	18.3
Total du financement d'exploitation requis pour l'exploitation	**933.0**	**273.3**	**272.9**	**263.2**	**240.6**	**204.9**	**197.3**	**1,178.8**	**2,385.1**
Immobilisations :	496.5	223.7	206.8	103.7	99.1	60.0	60.0	529.6	1,246.8
Moins : Financement provenant du FRA - Immobilisations	(5.5)	(6.8)	(5.4)	(6.3)	(1.5)	-	-	(13.2)	(25.5)
Transfert des fonds d'exploitation au Budget d'Immobilisations	(10.0)	(8.3)	-	-	-	-	-	-	(18.3)
Total du financement publique requis par VIA pour les immobilisations	**481.0**	**208.6**	**201.4**	**97.3**	**94.6**	**60.0**	**60.0**	**513.3**	**1,203.0**
Total du financement publique requis par VIA	**1,414.0**	**481.9**	**474.3**	**360.5**	**335.2**	**264.9**	**257.3**	**1,692.2**	**3,588.1**
Suplus (Déficit) de financement pour l'exploitation avant report de fonds	-	-	-	(111.9)	(93.8)	(58.1)	(50.5)	(314.3)	(314.3)
Surplus (Déficit) de financement pour les immobilisations avant report de fonds	-	15.1	20.2	(60.8)	(94.4)	(60.0)	(60.0)	(255.0)	(240.0)
Total Surplus (Déficit) de financement avant report de fonds	**-**	**15.1**	**20.2**	**(172.7)**	**(188.2)**	**(118.1)**	**(110.5)**	**(569.3)**	**(554.3)**
Report de fonds et Financement Supplémentaire a être demandé									
Report du surplus de financement d'exploitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Report du financement d'immobilisations	-	(15.1)	(20.2)	0.8	34.4	-	-	15.1	-
Financement Supplémentaire Requis pour les immobilisations (4)	-	-	-	60.0	60.0	60.0	60.0	240.0	240.0
Total Surplus (Déficit) de financement après report	**-**	**-**	**-**	**(111.9)**	**(93.8)**	**(58.1)**	**(50.5)**	**(314.3)**	**(314.3)**
Financement publique pour l'exploitation - Après le report de Fonds	933.0	273.3	272.9	151.3	146.8	146.8	146.8	864.5	2,070.9
Financement publique pour les immobilisations - Après le report de Fonds	481.0	208.6	201.4	37.3	34.6	-	-	273.4	963.0
Financement Supplémentaire Requis pour les immobilisations (4)	-	-	-	60.0	60.0	60.0	60.0	240.0	240.0
Total Financement publique après le report des fonds	**1,414.0**	**481.8**	**474.3**	**248.6**	**241.4**	**206.8**	**206.8**	**1,377.9**	**3,273.7**

(2) Au cours de la préparation de ce plan, ce financement en immobilisations supplémentaire n'avait pas reçu l'assentissement royal

(4) La source des fonds n'a pas été identifiée et VIA demande ces fonds supplémentaires

NOTE: Des écarts d'arrondissements sont possibles

VIA RAIL CANADA INC.
SOMMAIRE du PLAN D'ENTREPRISE 2012 - 2016
ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT ÉTENDU
(EN MILLION DE DOLLARS)

Exercice terminé le 31 décembre	RÉEL 2010	RÉEL 2011	PLAN 2012	2013	2014	2015	2016
Produits							
Voyageurs	257.7	264.8	273.2	307.2	338.8	356.7	363.0
Autres	17.0	17.8	17.1	17.5	17.8	18.2	18.5
	274.7	**282.6**	**290.3**	**324.7**	**356.6**	**374.9**	**381.5**
Charges							
Rémunération et avantages sociaux	249.3	252.7	264.9	286.3	281.0	256.9	254.3
Exploitation des trains et carburant	118.1	126.4	120.7	117.8	122.6	129.8	131.4
Gares et autres biens	33.9	33.3	35.6	36.8	38.5	39.3	40.1
Marketing et ventes	22.7	29.6	28.3	29.4	30.8	31.8	32.4
Matériel de maintenance	39.0	32.5	31.9	33.3	34.6	35.6	36.3
Coûts des fournitures à bord des trains	14.7	15.1	15.3	16.5	19.0	19.2	19.5
Taxes d'exploitation	6.8	6.9	9.6	9.7	9.8	9.9	10.0
Frais professionnels	6.3	7.8	8.0	8.2	8.4	8.6	8.8
Amortissement et pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	49.0	49.7	63.3	77.3	84.4	91.2	90.0
Perte (gain) non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(7.4)	2.4					
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	6.2	(6.3)					
Autres	31.5	24.6	29.7	29.7	35.3	24.9	19.8
	572.1	**574.7**	**607.3**	**645.0**	**664.4**	**647.2**	**642.6**
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les bénéfices	**297.4**	**292.1**	**317.0**	**320.3**	**307.8**	**272.3**	**261.1**
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	261.5	260.9	278.4	153.4	147.9	146.8	146.8
Amortissement du financement en capital reporté	49.0	46.5	61.8	75.8	82.9	89.7	88.5
Bénéfices (pertes) avant impôts	**13.1**	**15.3**	**23.2**	**(91.1)**	**(77.0)**	**(35.8)**	**(25.8)**
Charges (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	0.0	(4.9)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bénéfice (perte) net et résultat étendu de l'exercice	**13.1**	**20.2**	**23.2**	**(91.1)**	**(77.0)**	**(35.8)**	**(25.8)**
Rapprochement du bénéfice net (perte) au financement par le gouvernement du Canada							
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu de l'exercice	**13.1**	**20.2**	**23.2**	**(91.1)**	**(77.0)**	**(35.8)**	**(25.8)**
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas de) fonds d'exploitation							
Amortissements et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations	49.4	50.0	63.3	77.3	84.4	91.2	90.0
Amortissement du financement en capital reporté	(49.0)	(46.5)	(61.8)	(75.8)	(82.9)	(89.7)	(88.5)
Avantages sociaux futurs	(5.2)	(25.5)	(25.4)	(25.4)	(25.4)	(25.4)	(25.4)
Gains non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	(7.4)	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impôts Corporatifs Futurs	0.4	(1.8)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Adjustements salariaux	(0.2)	1.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
Changement de la valeur du marché des investissements	(0.8)	(0.4)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Autres	(0.3)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Excédent (déficit) du financement de l'exploitation de l'exercice	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**(114.3)**	**(100.2)**	**(59.0)**	**(49.0)**

États financiers pro forma dressés selon les principes comptables internationnaux

VIA RAIL CANADA INC.
SOMMAIRE du PLAN D'ENTREPRISE 2012 - 2016
BILAN
(EN MILLION DE DOLLARS)

	RÉEL	RÉEL	PLAN				
Exercice terminé le 31 décembre	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Actif à court terme							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	76.8	13.3	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Comptes recevables	8.0	10.7	8.4	9.4	10.4	10.9	11.1
Comptes clients, charges payées d'avance et autres créances	14.4	11.1	20.0	13.0	12.0	12.0	12.0
À recevoir du gouvernement du Canada	15.7	0.0	120.0	100.0	70.0	70.0	60.0
Instruments financiers dérivés	4.7	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
Stocks	21.3	21.3	23.3	24.3	25.3	26.3	27.3
Fonds de renouvellement des actifs	15.3	24.0	8.1	2.0	-	-	-
Sous-total	**156.2**	**82.6**	**185.0**	**153.9**	**122.9**	**124.4**	**115.6**
Actif à long terme							
Immobilisations corporelles	729.9	814.8	885.8	930.7	943.4	951.5	939.6
Immobilisations incorporelles	235.4	337.2	421.2	413.0	397.7	378.2	360.1
Fonds de renouvellement des actifs	25.6	9.9	5.5	4.0	4.3	4.4	4.5
Actif au titre des prestations constituées	159.1	186.9	102.8	40.7	-	-	-
Sous-total	**1,150.0**	**1,348.8**	**1,416.3**	**1,388.4**	**1,345.4**	**1,334.1**	**1,304.2**
TOTAL DE L'ACTIF	**1,306.2**	**1,431.4**	**1,600.3**	**1,542.3**	**1,468.3**	**1,458.5**	**1,419.8**
Passif à court terme							
Comptes à payer et frais courus	136.0	103.8	95.9	94.2	98.9	108.5	107.7
Provisions	16.4	18.1	18.5	18.9	10.1	10.3	10.5
Financement du gouvernement du Canada reçu d'avance	51.0	6.1					
Instruments financiers dérivés	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Produits Reportés	25.5	26.7	28.9	31.2	33.1	34.7	36.3
Sous-total	**230.1**	**155.8**	**144.4**	**145.4**	**143.2**	**154.6**	**155.6**
Passif à long terme							
Passif au titre des prestations constituées	33.1	35.4	38.4	40.8	49.1	73.6	88.2
Passif d'impots différés	0.4	-	-	-	-	-	-
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	0.9	0.6	0.3	-	-	-	-
Autres	0.6	0.0	0.0	-	-	-	-
Sous-total	**35.0**	**36.0**	**38.7**	**40.8**	**49.1**	**73.6**	**88.2**
Financement en capital reporté	**965.5**	**1,143.8**	**1,298.2**	**1,328.2**	**1,325.1**	**1,315.2**	**1,286.7**
Avoir de l'actionnaire							
Capital-actions	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
Bénéfices non répartis (déficit)	66.3	86.5	109.7	18.6	(58.4)	(94.2)	(120.0)
Sous-total	**75.6**	**95.8**	**119.0**	**27.9**	**(49.1)**	**(84.9)**	**(110.7)**
TOTAL DES PASSIFS ET DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE	**1,306.2**	**1,431.4**	**1,600.3**	**1,542.3**	**1,468.3**	**1,458.5**	**1,419.8**

États financiers pro forma dressés selon les principes comptables internationnaux

VIA RAIL CANADA INC.
SOMMAIRE du PLAN D'ENTREPRISE 2012 - 2016
ÉTAT DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS
(MILLIONS OF DOLLARS)

	RÉEL	RÉEL			PLAN		
Exercice terminé le 31 décembre	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Solde au début de l'exercice	62.5	75.6	95.8	119.0	27.9	(49.1)	(84.9)
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu de l'exercice	13.1	20.2	23.2	(91.1)	(77.0)	(35.8)	(25.8)
Solde à la fin de l'exercice	**75.6**	**95.8**	**119.0**	**27.9**	(49.1)	(84.9)	(110.7)